

## Faut il vraiment abaisser la vitesse à 80km/h sur toutes les routes hors agglomération ?

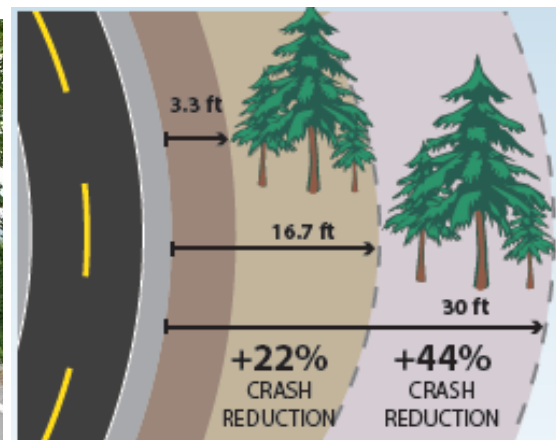
**Quelques constats** : Les routes de campagne sont les plus meurtrières pour les usagers motorisés.

La vitesse excessive et non adapté y est pour au moins 40% des collisions mortelles.



Le lien entre la vitesse et la gravité des blessures est bien établi par les lois de la physique qui n'ont pas changés au cours des années, pareil pour la résistance du corps humain à des chocs violents. Même des voitures modernes avec sécurité passive et active de loin meilleur qu'il y a 20 ans ne sont pas capables de bien protéger les passagers à des vitesses au dessus de 70-80km/h.

Conduire un véhicule à une vitesse inappropriée est considéré par certains comme un signe de liberté. Mais les décès causés par la vitesse sont le déni ultime de la liberté des autres. Les conducteurs en excès de vitesse devraient être confrontés aux familles des victimes.



Un choc avec un arbre au bord de la route est toujours mortel lors d'une collision au dessus de 70km/h. Pour un choc latéral ceci vaut même à partir de 50km/h.

Le changement proposé par le gouvernement français est le bon. Les décès sur les routes secondaires dépourvues de barrière centrale représentent plus de la moitié des décès en France. S'attaquer à la vitesse inappropriée sur ces routes est une mesure intelligente. La région voisine de Flandre en Belgique a récemment réduit les limitations de 90 à 70km/h sur des routes équivalentes et une majorité de la population soutient la mesure. Politiquement, le problème pour le gouvernement français est facile à expliquer mais difficile à résoudre. Sur un niveau individuel, la vitesse ne semble pas risquée car les risques de collision sont encore relativement faibles. Mais au niveau sociétal, les bénéfices de la réduction des décès sont très substantiels, tant sur le plan humain que sur le plan économique: un seul décès sur la route affecte la vie de nombreuses personnes.

## Limitations de vitesse

Sur les voies non urbaines (hors autoroutes), sélection de pays

■ de 90 à 100 km/h ■ 90 ■ 80 ■ 70



\* Irlande : de 80 à 100 km/h

Source : Commission européenne

■ **Projet français**  
**80 km/h**  
sur les routes  
à double sens sans  
séparateur central  
(400 000 km au total)

■ **Entrée en vigueur**  
**1<sup>er</sup> juillet 2018**

■ **Pourrait sauver**  
**350 à 400 vies/an**  
selon le  
gouvernement

Pour 25 km parcourus

🕒 à 80km/h  
19 minutes

🕒 à 90km/h  
17 minutes

© AFP

Le gouvernement a fait preuve de pédagogie, soulignant que l'impact individuel du changement de 90 à 80km/h est marginal. Les conducteurs ne perdront que 2 minutes pour se rendre à leur destination sur un trajet typique de 25km en conduisant à 80km/h plutôt qu'à 90. La réduction de la vitesse permettra même à un conducteur typique d'économiser 120 EUR par an. Les émissions polluantes diminuent également de 30% selon les estimations officielles.

La Suisse a depuis longtemps limité ses routes de campagne à 80km/h. La majorité des conducteurs, y compris le club automobile étaient en faveur de cette mesure.

Fazit : Limiter à 80 ou même carrément à 70km/h (on n'a que des limitations impaires donc 80 serait un peu une exception) certains tronçons de nos routes de campagne comme les routes étroites avec beaucoup de virages sera sans doute, si bien expliqué et contrôlé, un moyen d'y réduire sensiblement l'accidentalité.

Limiter carrément toutes les routes hors agglomération à 80km/h sera difficile à faire accepter, par tous les automobilistes, vu leur géométrie droite et large et impossible à contrôler. (Et sanctionner).

Donc au revoir le 80km/h généralisé, mais à revoir toutes les limitations hors agglomération et pourquoi pas un 70 plus généralisé avec le 90 comme 'exception et continuer la tendance 30 (généralisé) et 50 exception dans les agglomérations ou les usagers vulnérables tel que piétons et deux-roues et parmi eux surtout les enfants, personnes âgées et ceux avec mobilité réduite doivent se partager l'espace de la rue avec le trafic motorisé.

Jeannot Mersch, président FEVR Fédération Européenne des Victimes de la Route

Document du Directeur Exécutif de l'ETSC (Conseil Européen de la Sécurité ds. les Transports Antonio Avenoso:

<http://etsc.eu/opinion-des-limites-de-vitesse-plus-sures-pourquoi-la-france-prend-la-bonne-route/>